



Transport-, Bygnings-  
og Boligministeriet

# Salg, indtægter og takster

Bilag 7

JFH  
RA

Department of Health and Human Services

JFH  
JK

# Salg, indtægter og takster

# Indhold

1. Indledning .....	6
2. Salg af rejser .....	7
2.1. Salg af billetter på Stationer .....	7
2.1.1. Option B (Tønder – Niebüll) .....	7
2.1.2. Option C (Varde – Nørre Nebel) .....	7
2.1.3. Andre aktiviteter i forbindelse med billetsalget .....	8
2.2. Billettyper .....	8
2.2.1. Standardbilletter .....	8
2.2.2. Øvrige Standardbilletter .....	9
2.2.3. Internationale billetter .....	9
2.2.4. Schleswig-Holstein-Tarif .....	10
2.3. Billetter til særlige grupper .....	10
2.3.1. Rabat til unge .....	10
2.3.2. Rabat til pensionister .....	10
2.3.3. Rabat til personer med handicap .....	11
2.3.4. Cykler .....	11
2.3.5. Værnepligtige .....	11
2.3.6. Skolerejser .....	12
2.3.7. Frikortordning for Operatørens og andre operatørers personale .....	12
2.3.8. Andre frikortordninger .....	12
2.4. Yderligere billetprodukter .....	12
2.5. Tillægsydelse til togrejser .....	13
2.6. Tilbagebetaling af billetter .....	13
2.7. Billetkontrol .....	14
2.8. Provision .....	14
3. Statslige tilskud til rabatter .....	15
3.1. Rabat til unge samt rabat til pensionister .....	15
3.2. Ungdomskort .....	15
3.3. Off-peak .....	15
3.4. Frirejser for værnepligtige .....	15
4. Indtægtsdeling .....	17
4.1. Rejser på Standardbilletter .....	17
4.1.1. Delingsprincipper .....	17
4.1.2. Deling af rejser uden skift mellem strækningstyper .....	18
4.1.3. Deling af rejser med et skift mellem strækningstyper .....	18
4.1.4. Delepunkter for Kombinerende rejser .....	19
4.2. Rejser på internationale billetter .....	20
5. Takstfastsættelse og takstændringer .....	21
5.1. Takster for rejser med Operatøren .....	21
5.1.1. Option C (Varde – Nørre Nebel) .....	21
5.2. Retningslinjer for takstændringer .....	21

JFH  
18

5.3. Ændring i takststrukturer og risikodeling .....	21
5.3.1. Typer af ændringer .....	22
5.3.2. Overordnet princip for opgørelse af nettoeffekten af ændringer .....	22
5.3.3. Beregning ved ændring af takststruktur .....	23
5.3.4. Opgørelse af tilskudsregulering .....	24

# 1. Indledning

I det følgende Bilag beskrives krav og forudsætninger for salg af rejser, samt indtægter fra salg af rejser. Desuden beskrives vilkår for takstfastsættelse og regulering ved ændringer i takstsystemet.

JF++  
DBA

## 2. Salg af rejser

### 2.1. Salg af billetter på Stationer

Operatøren skal sælge billetter via automater på de Stationer i Danmark, der kun betjenes af Operatøren. Der skal være tjek-ind- og tjek-udenheder samt rejsekortsautomater på alle Stationer på Operatørens strækninger, så passagererne kan købe anonyme rejsekort og indbetale penge på eksisterende kort. Operatøren modtager billetindtægterne fra befordring af passagererne med den trafik, der udføres i henhold til Kontrakten, jf. Hovedkontraktens pkt. 4.5.

Ved billetkontrol skal Operatørens kundeservicemedarbejdere kunne sælge billetter i toget til følgende grupper: Kunder, som har et psykisk eller fysisk handicap, har legitimation for ordblindhed eller er blinde eller svagtseende og derfor ikke kan benytte en automat. Eventuelle yderligere muligheder for at købe billet i toget skal fremgå af Operatørens forretningsbetingelser, jf. Bilag 8, pkt.2.1.

#### 2.1.1. Option B (Tønder – Niebüll)

På de tyske Stationer på strækningen Tønder – Niebüll, er der kun betjent salg af billetter samt billetsalg ved billetautomat på Niebüll. Alle Billetsalgsautomater på Niebüll sælger billetter til strækningen til Esbjerg (enkelt- og returbilletter). På tidspunktet for offentliggørelse af udbudsmateriale, herunder Kontrakten kan der fra DB Fernverkehrs Billetsalgsautomater samt DB's betjente billetsalg købes billetter til alle destinationer i Danmark.

Såfremt Option B (Tønder – Niebüll) kaldes, vil der på Stationerne Uphusum og Süderlügum være billetsalgsmuligheder i overensstemmelse med kravene i den til enhver tid gældende lovgivning, herunder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Der skal kunne udstedes billetter til alle stationer på strækningen Niebüll – Esbjerg, jf. 2.2.4.

#### 2.1.2. Option C (Varde – Nørre Nebel)

På strækningen Varde – Nørre Nebel har Sydtrafik takstkompetencen, mens Operatøren modtager billetindtægterne.

Der er ikke automater til billetsalg på Stationerne på strækningen og heller ikke krav om, at Operatøren opstiller automater. Sydtrafik har aftaler om billetsalg via agent i Nørre Nebel, Oksbøl, Vrøgum og Lunde.

### 2.1.3. Andre aktiviteter i forbindelse med billetsalget

Operatøren kan udføre betjent billet- og kiosksalg på en eller flere af de Stationer, der kun betjenes af Operatøren.

Hvis Operatøren ønsker at udføre andre aktiviteter end billet- og kiosksalg, skal det på forhånd godkendes af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

## 2.2. Billettyper

Der benyttes som udgangspunkt tre typer af billetsystemer til rejser i den trafik, som Operatøren skal gennemføre i henhold til Kontrakten; Standardbilletter, internationale billetter og SH Nachbar-billetter, jf. pkt. 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 og 2.2.4.

De billettyper, som Operatøren skal udstede, skal accepteres som gyldig rejsehjemmel, når de er udstedt til Operatørens strækninger, uanset om udstedelse sker af Operatøren selv eller af andre.

Operatøren skal på de Stationer, der kun betjenes af Operatøren, udstede billetter til alle destinationer inden for:

- Den af Kontrakten omfattede togtrafik
- De af trafiksselskabernes takstområder, som de enkelte Stationer er beliggende i
- Andre togoperatørers strækninger på det statslige jernbanenet

På Stationer på strækningen Esbjerg – Tønder skal Operatøren endvidere sikre, at der kan udstedes Nachbarbilletter, jf. pkt. 2.2.4, til rejser til alle stationer i Slesvig-Holsten og Hamborg.

### 2.2.1. Standardbilletter

Standardbilletter er billetter, der kun kan ændre pris i forbindelse med de årlige takstreguleringer.

Standardbilletter er billetter, der altid kan købes, uanset hvornår den pågældende rejse skal foretages.

En Standardbillet med gyldighed til tog giver mulighed for valgfri benyttelse af kollektiv transportform i de zoner, hvor billetten er gyldig.

Standardbilletter defineres som følgende billet- og korttyper:

- Enkeltbilletter
- Rejsekort
- Pendlerkort



Standardbilletter er kendetegnet ved et logisk prisforhold, som er forstået som et klart prishierarki mellem enkeltbilletter, rejsekort, pendlerkort og mellem togbilletter og busbilletter. Prisen på rejsekortrejser skal altid være lig med eller lavere end prisen på en enkeltbillet, mens prisen for et pendlerkort skal være lavere end den samlede pris for rejsekortrejser, hvis man rejser ofte.

Operatøren modtager indtægterne for befordring af passagerer på Standardbilletter i henhold til regler for indtægtsdeling i pkt. 4.1.

Operatøren er forpligtet til at udstede og acceptere Standardbilletter som gyldig rejsehjemmel.

Standardbilletter kan både være voksen- og børnebilletter. For Standardbilletter gælder, at:

- En betalende voksen kan tage 2 børn på 0-11 år (inklusive) gratis med.
- Børn på 12-15 år (inklusive) og børn under 12 år, der rejser alene, betaler halvdelen af voksenpris.
- Et betalende barn kan medtage 1 barn under 12 år gratis.

Hvis Operatøren har betjent salg, skal Operatøren i forbindelse med salg af Standardbilletter sælge nationale pladsbilletter, hvis dette findes på de øvrige operatørers strækninger.

### 2.2.2. Øvrige Standardbilletter

Operatøren er forpligtet til at udstede og acceptere følgende rabatterede Standardbilletter som gyldig rejsehjemmel:

- Ungdomsbilletter, jf. pkt. 2.3.1
- Pensionistbilletter, jf. pkt. 2.3.2
- Billetter til personer med handicap, jf. pkt. 2.3.3
- Cykelbilletter, jf. pkt. 2.3.4

Se endvidere pkt. 2.3 for yderligere information om disse billettyper.

### 2.2.3. Internationale billetter

Operatøren kan forestå salg af internationale billetter og skal acceptere sådanne billetter udstedt af andre togoperatører som gyldig rejsehjemmel. Hvis Operatøren sælger internationale billetter, er det Operatørens ansvar at sikre uddannelse af personale, så personalet kan forestå salg af disse billetter.

JFH  
PA

Operatøren skal ved salg af internationale billetter overholde gældende internationale aftaler om internationale billetter, herunder CIV og COTIF. Operatøren skal indberette billetpriser vedrørende internationale billetter til den operatør, der efter internationale aftaler er udpeget til at opsamle priserne nationalt til videreformidling. Ved Kontraktindgåelse er det DSB, der er udpeget til at forestå denne service.

#### 2.2.4. Schleswig-Holstein-Tarif

Operatøren skal acceptere billetter og kort udstedt i henhold til Schleswig-Holstein-Tarif.

Nachbarbilletten er en billet inden for Slesvig-Holsten-takstsystemet, som dækker grænseoverskridende rejser mellem det sydlige Jylland og det nordlige Slesvig-Holsten. Nachbarbilletten dækker grænseoverskridende rejser mellem det sydlige Jylland og det nordlige Schleswig-Holstein.

### 2.3. Billetter til særlige grupper

#### 2.3.1. Rabat til unge

Operatøren skal på rejser i Vestdanmark (Jylland og Fyn) og i Øst-Vest-relationer (rejser, der krydser Storebælt) yde en rabat til alle unge mellem 16 år og 25 år (inklusive) samt til studerende over 25 år, som er indskrevet på en SU-berettiget uddannelse.

Operatøren skal sikre, at der udstedes et rabatkort, der giver adgang til køb af rabatterede billetter – enten ved selv at udstede rabatkort, eller ved efter aftale at overlade det til anden operatør. Alle togoperatørers rabatkort skal give adgang til at købe rabatterede ungdomsbilletter.

For rabatberettigede unge og studerende, der ikke benytter rejsekort, skal rabatten udgøre minimum 25 pct. af prisen for en almindelig enkeltbillet. For indehavere af rejsekort ung skal rabatten udgøre minimum 25 pct. af prisen for første rejse på et rejsekort voksen personligt (rabattrin 0).

#### 2.3.2. Rabat til pensionister

Operatøren skal på rejser i Danmark yde rabat til pensionister. Er personen ikke fyldt 65 år, skal vedkommende have et legitimationskort.

Legitimationskortet skal udstedes gratis af Operatøren mod forevisning af pensionsmeddelelse. Alle togoperatørers legitimationskort for pensionister giver fri adgang til at købe rabatterede pensionistbilletter hos Operatøren.

Folkepensionsalderen reguleres løbende i overensstemmelse med lovbekendtgørelse nr. 1239 af 2016 om social pension § 1 a. Operatøren skal løbende hæve aldersgrænsen for rabat i trit med at alderen for folkepension hæves.

JH  
RA

For rabatberettigede pensionister, der ikke benytter rejsekort, skal rabatten udgøre minimum 25 pct. af prisen for en almindelig enkeltbillet eller et pendlerkort. For indehavere af rejsekort pensionist skal rabatten udgøre minimum 25 pct. af prisen for første rejse på et rejsekort voksen personligt (rabattrin 0).

### 2.3.3. Rabat til personer med handicap

Operatøren skal ligeledes yde rabat til personer, der via kommunerne er visiteret til trafikselskabernes handicapkørselsordning, og personer med reduceret mobilitet, der er visiteret til DSB's ledsageordning gennem Invalideorganisationernes Brugerservice, Dansk Blindesamfund eller Synscenter Refnæs. Disse personer skal kunne rejse med 1 ledsager til én billets pris eller rejse alene til 50 pct. af prisen for en almindelig enkeltbillet eller prisen for første rejse på et rejsekort voksen personligt (rabattrin 0) på rejser i Danmark.

Børn får ingen yderligere prisnedsættelse.

Operatøren skal tilbyde gratis medtagelse af førerhunde.

### 2.3.4. Cykler

Det skal være muligt for passagerer at medtage almindelige tohjulede cykler i Operatørens tog efter regler svarende til øvrige operatørers regler i det landsdækkende cykeltakstsystem.

Operatøren er forpligtet til at udstede enkeltbilletter til cykler. Billetterne skal kunne købes i Billetsalgsautomaterne på Stationerne. Det skal desuden være muligt at medbringe cykel ved brug af rejsekort. Der er ikke forskel på prisen på voksen- og børnecyklar.

Operatøren er forpligtet til at acceptere cykelbilletter udstedt af øvrige togoperatører.

### 2.3.5. Værnepligtige

Frirejse for værnepligtige omfatter værnepligtige med frirejsekort eller anden rejsehjemmel, jf. §§ 3, 4 og 5 i Aftale om udstedelse af og betaling for henholdsvis særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for 'Forsvarets Dag'.

Operatøren skal udlevere frirejsekort til frirejseberettigede værnepligtige, jf. Aftale om udstedelse af og betaling for henholdsvis særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for 'Forsvarets Dag'.

Frirejsekort for værnepligtige, herunder indkaldelsesordre og hjemsendelsespas samt fribilletter til 'Forsvarets Dag', giver adgang til fribefordring på Operatørens strækninger.

JFH  
PA

### 2.3.6. Skolerejser

I henhold til bekendtgørelse nr. 1009 af 16. november 2000 om fribefordring af skoleelever m.fl. ydes der fribefordring af skoleelever i statslige fjern- og regionaltog.

DSB køber ydelsen hos Operatøren. Operatøren modtager betaling herfor fra DSB svarende til en børnebillets pris.

### 2.3.7. Frikortordning for Operatørens og andre operatørers personale

Det er op til Operatøren og andre operatører indbyrdes at aftale eventuel fribefordring af hinandens personale.

### 2.3.8. Andre frikortordninger

Operatøren skal betragte frikort udstedt af DSB som gyldige billetter. DSB udsteder frikort til Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget og ministre. DSB udsteder endvidere frikort til de medlemmer af Europa-Parlamentet, forhenværende medlemmer af Folketinget og Europa-Parlamentet, Kommissarius, og ansatte i Folketinget m.fl., der 1. januar 2005 allerede havde gældende frikort.

## 2.4. Yderligere billetprodukter

Operatøren skal sælge Ungdomskort. Nærmere vilkår herfor er bestemt i aftaler mellem Operatøren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. pkt. 3.2.

Operatøren skal sælge off-peak-billetter. Der skal i tidsrummene kl. 11:00-13:00 og kl. 18:00-07:00 på hverdage samt hele lørdagen og søndagen, inklusive helligdage, gives off-peak-rabat på 20 pct. på alle rejsekort-rejser på e-pung inden for et trafikselskabs område. Ved indgåelse af aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. pkt. 3.3, kan der opnås tilskud til off-peak-rabatter, der gives til rejsekortrejser på e-pung internt i de tidligere lokale takstområder.

Operatøren kan, ud over de i pkt. 2.2 og 2.3 nævnte billetprodukter, tilbyde kommercielle billetprodukter, som modsvarer kundernes behov og bidrager til at øge antallet af passagerer.

Kommercielle produkter omfatter alle øvrige danske produkter, der ikke er omfattet af definitionen Standardbilletter.

De kommercielle produkter til både bus og tog skal leve op til følgende retningslinjer og være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lov om trafikselskaber:

- Markedsføringen af kommercielle produkter er klart adskilt fra standardprodukterne.

JFH  
RA

- Kommercielle produkter, der berører prishierarkiet mellem standardprodukter, udbydes kun i et begrænset tidsrum og/eller i et begrænset antal.
- Kommercielle produkter kan udbydes både med og uden omstigning, men såfremt produktet har omstigning, skal det lanceres i enighed mellem de trafikvirksomheder, hvor produktet er gyldigt.

DSB og Operatøren kan frivilligt indgå aftaler om takstnedsættelser eller tilbudspriser og hvor stor en del heraf, som hver part i givet fald vil bære. DSB og Operatøren kan hver for sig udarbejde tilbudspriser for Kombinerede rejser ved at betale den anden part den andel af en standard kombineret billet, som den anden part normalt er berettiget til.

## 2.5. Tillægsydelse til togrejser

Operatøren har mulighed for at sælge tillægsydelser til rejsen.

Indførelse af tillægsydelser må dog ikke begrænse adgangen til toget, jf. Bilag 2, pkt. 6, for passagerer med Standardbilletter (inklusive billetter til særlige grupper), SH Nachbar-billetter eller internationale billetter, jf. pkt. 2.2 og 2.3.

## 2.6. Tilbagebetaling af billetter

Operatøren skal tilbagebetale ubenyttede eller delvist benyttede Standardbilletter efter følgende regler:

- Enkelbilletter, inklusive ungdoms- og pensionistenkelbilletter: Kan refunderes indtil dagen før afrejse.
- Rejsekort: Et rejsekort kan refunderes, hvorved beløbet på e-pungen tilbagebetales til kunden. Ved ombytning ("erstatning") af et rejsekort refunderes e-pungens værdi, det gamle kort lukkes, og kunden betaler 50 DKK for erstatningskortet.
- Pendlerkort:

Pendlerkort på rejsekort: Pendlerkort har en ikke-refunderbar periode på 8 dage, således at prisen for 8 dage fratrækkes pendlerkortets restbeløb e-pungen.

I tilfælde, hvor kunden ønsker at ombytte pendlerkortet til en anden zonegyldighed, eller ved overgang fra barn til voksen eller fra voksen til pensionist frafaldes den ikke-refunderbare periode. Et pendlerkort kan dog på betjente salgssteder refunderes fuldt ud med BORIS-rejsekort-salgsudstyr inden aktivering. Hvis kunden ønsker ombytning af pendlerkort, henvises til Rejsekort Kundecenter eller nærmeste salgssted.

JCH  
R

Med pendlerkort på rejsekort kan kunden bestille erstatningskort via rejsekort-selvbetjeningsløsningen eller i et betjent salg/kundecenter, hvor den gældende og eventuelt resterende periode på pendlerkortet overføres. Kunden skal betale 50 DKK for selve det nye pendlerkort.

Pendlerkort udstedt på andre medier: Refunderes efter samme regler som for pendlerkort på rejsekort. Der opkræves ikke gebyr for refusion.

Hvis kunden mister sit pendlerkort, kan kunden få refunderet pendlerkortet og herefter købe et nyt pendlerkort. For App Pendlerkort gælder dog, at kunden kan få gendat sit pendlerkort på en anden smartphone.

For busbilletter skal Operatøren følge trafikkselskabernes regler for tilbagebetaling.

## 2.7. Billetkontrol

Operatøren kan opkræve kontrolafgift ved manglende gyldig rejsehjemmel jf. Jernbaneloven, Lov nr. 686 af 27/05/2015, kapitel 4, § 14.

Såfremt Operatøren gennemfører billetkontroller, skal disse gennemføres med en fordeling på de enkelte strækninger og afgangsvarende til de enkelte strækninger og afganges andel af Køreplanen.

Indtægten for kontrolafgiften tilfalder Operatøren.

Operatøren skal have håndholdt udstyr til personalets billetkontrol i toget samt tømmeudstyr til at indlæse kontroldata fra det håndholdte udstyr og ind i det øvrige rejsekortsystem. Operatøren vil få overdraget udstyr af denne type fra Arriva Tog A/S, jf. Bilag 5, pkt. 3.4.1.

## 2.8. Provision

Operatøren modtager provision fra DSB for Operatørens salg af Standardbilletter til rejser eller andele af Kombinerede rejser, der foregår på DSB's strækninger. Ligeledes betaler Operatøren provision for DSB's salg af Standardbilletter til rejser eller andele af Kombinerede rejser, der foregår på Operatørens strækninger.

Operatøren modtager provision for salg af busbilletter og betaler provision til trafikkselskaberne for salg af Operatørens billetter.

JFH  
RA

## 3. Statslige tilskud til rabatter

Til visse Standardbilletter ydes der statslige tilskud.

### 3.1. Rabat til unge samt rabat til pensionister

Operatørens rabat til unge samt til pensionister finansieres delvist af en andel af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets tilskud til særlige rabatter. DSB administrerer fordelingen af tilskuddet.

Operatørandelen af tilskuddet opgøres som andelen af omsætningen ud fra faktiske salgstal fordelt efter delingsreglerne i nærværende Kontrakt, jf. pkt. 4.1 nedenfor.

Operatøren kan anmode Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om tilladelse til at ændre rabatstrukturen i ordningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ret til at ændre eller ophæve tilskudsordningen. Operatøren kompenseres i så fald med nettoeffekten heraf.

### 3.2. Ungdomskort

Operatøren skal indgå aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om Ungdomskort og statsligt tilskud hertil. Se endvidere pkt. 2.4.

### 3.3. Off-peak

Operatøren skal indgå aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om Off-peak-rabat og statsligt tilskud hertil. Se endvidere pkt. 2.4.

### 3.4. Frirejser for værnepligtige

Operatøren modtager for fribefordring af værnepligtige i henhold til pkt. 2.3.5 en andel af den betaling, DSB modtager fra Forsvarsministeriet, jf. Aftale om udstedelse af og betaling for henholdsvis særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag.

DSB står for administrationen af betalingen fra Forsvaret (Forsvarets Personeltjeneste) for frikort til frirejseberettigede værnepligtige. Betalingen fordeles af DSB mellem de operatører, der udfører jernbanetrafik for staten.

Betalingen fra Forsvaret for de frirejseberettigede, der rejser på statens jernbanestrækninger, fordeles mellem de Statslige Operatører på baggrund af en opgørelse af fordelingen af de frirejseberettigedes transportarbejde i mellem de pågældende operatører.

JFH

PA

De Statslige Operatører kan forlange fordelingen af tilskuddet korrigeret på baggrund af en undersøgelse af fordelingen af transportarbejdet for de frirejseberettigede. En sådan undersøgelse iværksættes i fællesskab, såfremt en af parterne ønsker det. De Statslige Operatører deler udgifterne til undersøgelsen med samme procentfordeling som fordelingen af transportarbejdet.

Såfremt ændringer af ordningen medfører en mindre betaling per værnepligtsårsværk, kompenseres Operatøren herfor af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Ligeledes skal Operatøren refundere indtægter som følge af ændringer i ordningen, der medfører øget betaling per værnepligtsårsværk. Ændring af Operatørens andel af betalingen fra Forsvarsministeriet medfører ikke kompensation til eller tilbagebetaling fra Operatøren. Ændring i antallet af værnepligtige medfører ligeledes ikke kompensation eller tilbagebetaling.



## 4. Indtægtsdeling

### 4.1. Rejser på Standardbilletter

Operatøren modtager indtægterne for befordring af passagerer i henhold til principperne for indtægtsdeling i Kontrakten.

Nedenstående regler er gældende for indtægtsdelingen af rejser på Standardbilletter og bileter til særlige grupper, jf. pkt. 2.2 og 2.3. For pendlerkort vil udgangspunktet for indtægtsdeling være, at den operatør, hvormed kunden har rejst, modtager den tilsvarende billetindtægt. For rejsekort vil indtægtsdeling ske efter transportarbejdet.

Reglerne gælder ikke for danske dele af internationale rejser.

Forud for deling betales provision til den billetudstedende part.

#### 4.1.1. Delingsprincipper

Der deles efter strækninger. I den forbindelse sondres mellem tre kategorier af strækninger (strækningstyper):

- Fællesstrækninger
- Operatørstrækninger
- Øvrige statslige strækninger

Der findes tre Fællesstrækninger:

- Fællesstrækning Skanderborg – Aarhus H
- Fællesstrækning Aarhus H – Langå
- Fællesstrækning Esbjerg – Bramming

Operatørstrækninger defineres som strækninger udover Fællesstrækninger, hvor Operatøren udfører offentlig servicetrafik.

Øvrige statslige strækninger defineres som strækninger udover Fællesstrækninger og Operatørstrækninger, hvor en anden operatør udfører offentlig servicetrafik.

Delingsreglerne er symmetriske. Det er således uanset de efterfølgende skemaers angivelse af start- og slutpunkt i alle tilfælde ligegyldigt om der rejses fra eksempelvis Thisted til Silkeborg eller fra Silkeborg til Thisted.

I de tilfælde, hvor der kan rejses ad flere ruter mellem to Stationer, deles i henhold til den strækning, passageren har købt billet til.

## 4.1.2. Deling af rejser uden skift mellem strækningstyper

Rejsetype	Indtægtsfordeling
Rejser internt på Fællesstrækninger	Indtægten går til Operatøren
Rejser på Operatørstrækninger	Indtægten går til Operatøren
Rejser på øvrige statslige strækninger	Indtægten går til den anden operatør

## 4.1.3. Deling af rejser med et skift mellem strækningstyper

Rejsetype	Indtægtsfordeling
Rejser, der starter på en Operatørstrækning og slutter på en Fællesstrækning.	Indtægten går til Operatøren
Rejser, der starter på øvrige statslige strækninger og slutter på en Fællesstrækning.	Indtægten går til den anden operatør
Rejser, der starter på en Operatørstrækning og slutter på øvrige statslige strækninger, eller rejser, der både begynder og slutter på en Operatørstrækning og undervejs forløber over øvrige statslige strækninger. Denne regel anvendes dog ikke for rejser internt i trafikselskaberne.	Indtægten deles efter skinnekilometre med bestemte delepunkter, der fremgår af pkt. 4.1.4. Hvad angår rejser internt i trafikselskaberne, deles indtægterne fra disse strækninger i forholdet mellem indtægten for rene rejser med Operatøren og indtægten for rene rejser på øvrige statslige strækninger i hvert enkelt trafikselskab.

Kombination	Eksempel
Ved rejser, der udelukkende går på øvrige statslige strækninger og Operatørstrækninger (altså ikke på Fællesstrækninger), deles ved hvert skift mellem øvrige statslige strækninger og Operatørstrækninger.	Silkeborg – Fredericia – Ribe deles i Skanderborg og Bramming
Ved rejser, der udelukkende består af øvrige statslige strækninger og Fællesstrækninger, går hele indtægten til operatøren/operatørerne på de øvrige statslige strækninger	Hadsten – Odense går til DSB
Ved rejser, der udelukkende består af Operatørstrækninger og Fællesstrækninger, går hele indtægten til Operatøren.	Ribe – Esbjerg – Varde går til Operatøren.

Kombination	Eksempel
Ved Kombinerede rejser, der både består af Fællesstrækninger, Operatørstrækninger og øvrige statslige strækninger, deles i henhold til skinnekilometer og efter delepunkter anført i pkt. 4.1.4. I de tilfælde, hvor en Fællesstrækning ligger i den ene ende af rejsen, tildeles indtægten fra denne Fællesstrækning til den operatør, hvis strækning grænser op til Fællesstrækningen.	Svendborg – Aarhus – Ulstrup deles, så Operatøren modtager delen Svendborg – Odense, DSB modtager delen Odense – Aarhus, og Operatøren modtager delen Aarhus – Ulstrup.

#### 4.1.4. Delepunkter for Kombinerende rejser

Skemaet angiver, hvordan Kombinerede rejser deles. Delepunkterne angiver det sted, hvor indtægten skifter mellem Operatøren og DSB eller en anden operatør på de statslige strækninger. Som eksempel på anvendelse af skemaet kan nævnes en rejse fra Viborg til Horsens over Langå. Denne forløber fra en *Operatørstrækning* over delstrækningen *Ulstrup – Langå – Hadsten* til en *DSB-strækning*. Rejsen svarer således til række nr. 2 i skemaet, og det fremgår, at indtægten i dette tilfælde deles i Aarhus.

Fra/til stationer på	Rejse over delstrækning	Til/fra stationer på	Delepunkt
Operatør-strækninger	Ulstrup – Langå – Randers	Øvrige statslige strækninger	Langå
Operatør-strækninger	Ulstrup – Langå – Hadsten	Øvrige statslige strækninger	Aarhus
Operatør-strækninger	Alken – Skanderborg – Hørning	Øvrige statslige strækninger	Aarhus
Operatør-strækninger	Alken – Skanderborg – Horsens	Øvrige statslige strækninger	Skanderborg
Operatør-strækning	Spangsbjerg – Esbjerg – Tjæreborg	Øvrige statslige strækninger	Esbjerg
Operatør-strækning	Sejstrup – Bramming – Gørding	Øvrige statslige strækninger	Bramming

JFH  


## 4.2. Rejser på internationale billetter

For internationale billetter foretages indtægtsdelingen efter fradrag af provision efter de sædvanlige principper på området. DSB foretager indtægtsdelingen uden beregning.

## 5. Takstfastsættelse og takstændringer

### 5.1. Takster for rejser med Operatøren

Takstændringer for offentlig servicetrafik skal følge den til enhver tid gældende bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet), ved indgåelse af Kontrakten bekendtgørelse nr. 1217 af 22. oktober 2015.

- Takstkompetencen for pendlerkort er fælles for trafikselskaber og togoperatørerne.
- For togrejser på øvrige produkter, herunder kombinerede tog-/busrejser, har Operatøren og DSB fælles takstkompetence.
- For busrejser på øvrige produkter har hvert trafikselskab takstkompetencen inden for trafikselskabsområdet.
- For busrejser på tværs af to trafikselskabsområder har de berørte trafikselskaber takstkompetencen.

Operatøren skal efter forhandling med de parter, takstkompetencen deles med, fastsætte fælles takster.

Såfremt der ikke kan opnås enighed om fastsættelse af fælles takster, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foretage opskrivning af disse takster, jf. punkt 5.2.

#### 5.1.1. Option C (Varde – Nørre Nebel)

På strækningen Varde – Nørre Nebel har Sydtrafik takstkompetencen, mens Operatøren modtager billetindtægterne.

### 5.2. Retningslinjer for takstændringer

Takstændringer skal ske i henhold til den til enhver tid gældende bekendtgørelse om taksændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder samt den til enhver tid gældende lov om trafikselskaber.

### 5.3. Ændring i takststrukturer og risikodeling

Såfremt der i Kontraktens løbetid sker ændringer, som opfylder de forhold, der fremgår af pkt. 5.3.1, kan Operatørens Tilskud reguleres op eller ned med nettoeffekten heraf efter de i nærværende pkt.5.3 beskrevne metoder.

JCH  
JA

### 5.3.1. Typer af ændringer

Regulering af Tilskuddet kan kun ske ved følgende forhold, der sker som følge af justeringer i den eksisterende indtægtsdelingsmodel:

- Ændring i takstberegningsprincipperne som følge af, at:
  - Der foretages ændring af takstprincipperne for en eller flere billettyper omfattet af Kontrakten, der udstedes til indenlandske rejser, for eksempel ved at hæve det maksimale billetzonestal, tidsgyldigheden eller rabatstrukturerne i et takstsystem.
  - Der foretages ændringer i grundlaget for afstandsberegningen i et takstsystem (for eksempel fra zone-princip til kilometerbaseret).
- Ændring i takstzonestrukturen, der vedrører de strækninger, Operatøren betjener.

Udgangspunktet er takstprincipper, herunder takstzoner, rabatstrukturer, tidsgyldighed, takstområder samt aftalte beregnings- og opgørelsesprincipper som beskrevet i Kontrakten og Baggrundsmateriale i udbuddets datarum.

Regulering af Operatørens Tilskud vil kun kunne ske, når ændringerne sker som følge af et af nedenstående tre forhold:

- Ændring af lovgivningen.
- Ændringer, der dikteres af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.
- Ændringer som følge af beslutninger, der træffes i fora, hvor Operatøren ikke har eller har haft mulighed for medbestemmelsesret, for eksempel ændringer, der besluttet i perioden fra Kontraktindgåelse til Operatøren opnår takstkompetence og medbestemmelsesret i Bus & Tog samarbejdet.

Regulering af Operatørens Tilskud vil kunne ske for ændringer, der sker i perioden fra afgivelse af endeligt tilbud til Kontraktophør.

### 5.3.2. Overordnet princip for opgørelse af nettoeffekten af ændringer

Nettoeffekten af de konstaterede ændringer beregnes som beskrevet nedenfor.

Beregningen anvendes for indtægter fra alle billettyper omfattet af Kontrakten til indenlandske rejser, i det omfang billettypen er omfattet af en ændring, der opfylder ovennævnte betingelser.

Grundlaget for reguleringen beregnes som forskellen mellem indtægten fra billetsalget før og efter en ændring.

Som grundlag for beregningen anvendes passagertallet før ændringen opgjort ved henholdsvis DSB's landsdækkende distributionssystem, Bus & Tog-indtægtsdelingen og rejsekortsystemet. Det beregnede grundlag for regulering korrigeres med den anvendte takstændring. Den detaljerede beskrivelse i det følgende går forud for den generelle beskrivelse ovenfor.

I det følgende benyttes betegnelsen rejser. En rejse svarer til en passager og kan dække over flere påstigninger. Antallet af rejser, svarende til antallet af passagerer, er således antallet af påstigere, hvor antallet af omstigninger er fratrukket. Rejser og passagerer er således synonyme.

### 5.3.3. Beregning ved ændring af takststruktur

Ved ændring af takststrukturen beregnes grundlaget for opgørelsen af nettoeffekten af denne ændring som differencen mellem Operatørens samlede indtægt før og efter ændringen baseret på antallet af rejser med Operatørens tog før ændringen.

Nettoeffekten af en ændring beregnes som:

$$\text{Nettoeffekt af ændring} = \text{Indtægt}_{\text{efter}} - \text{Indtægt}_{\text{før}} * (1 + t \text{ pct.})$$

hvor

- $\text{Indtægt}_{\text{efter}}$  er den beregnede samlede indtægt efter ændringen i takststrukturen baseret på takststruktur og takster efter ændringen og rejserne året før ændringen.
- $\text{Indtægt}_{\text{før}}$  er den beregnede samlede indtægt året før ændringens gennemførelse.
- $t$  % angiver den anvendte takstændring fra år  $n$  til år  $n+1$ .

Beregningen af nettoeffekten af ændringen foretages selvstændigt for enkeltbilletter, rejsekort samt for pendlerkort. Den samlede ændring er summen af ændringerne.

Operatørens indtægt før takststrukturændringen ( $\text{Indtægt}_{\text{før}}$ ) beregnes som summen af indtægterne opgjort i DSB's landsdækkende distributionssystem og rejsekort, samt betalingen til/fra trafikskaberne beregnet ved Bus & Tog-indtægtsdelingen året  $n$  før takststrukturændringen. Grundlaget for beregningerne er rejser, takststruktur og takster i år  $n$ .

Operatørens indtægt efter takststrukturændringen ( $\text{Indtægt}_{\text{efter}}$ ) beregnes som summen af indtægterne opgjort fra antallet af rejser i DSB's landsdækkende distributionssystem, Rejsekort, samt ved Bus & Tog indtægtsdelingen året  $n$  før takststrukturændringen og den ændrede takststruktur og de ændrede takster i år  $n+1$ .

7/14  
R/S

Hver part skal for egen regning dokumentere og har bevisbyrden for, at der er tale om ændringer, der kan indebære regulering af Tilskuddet, jf. nærværende pkt. 5.3, og i givet fald dokumentere nettoeffekten af ændringerne.

Såvel Operatøren som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal overfor den anden part varsle en konstateret ændring senest den 1. oktober år (n), hvor ændringer indføres i år (n+1). Indføres ændringen i sidste halvdel af året, skal varsling ske senest 1. marts, men i dette tilfælde i år (n+1). Varsles en konstateret ændring ikke rettidigt, fortabes retten til regulering i medfør af takstændringen.

Nettoeffekten af en konstateret ændring i år (n+1) beregnes i år (n+2), såfremt de nødvendige oplysninger er tilgængelige på dette tidspunkt, ellers senere.

#### 5.3.4. Opgørelse af tilskudsregulering

Regulering af Tilskuddet sker først, når nettoeffekten af de konstaterede ændringer i et givet år indebærer, at Operatørens samlede årlige indtægt fra billetter enten falder med mere end 3 pct. eller stiger med mere end 5 pct.

Når reguleringen af Tilskuddet for en eller flere konstaterede ændringer er fastsat, kan ingen af parterne igen gøre krav gældende i henhold til pkt. 5.3, hvad angår den eller de pågældende ændringer.

Reguleringen af Tilskuddet udgør 70 pct. af den beregnede nettoeffekt af de konstaterede ændringer, der indebærer en opregulering af Operatørens Tilskud, ligesom Operatøren skal tilbagebetale 70 pct. af den beregnede nettoeffekt af de konstaterede ændringer, der indebærer en nedregulering af Operatørens Tilskud.



JEH  
PJ

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

www.trm.dk

